Deutscher Bundestag **Drucksache 18/7126**

18. Wahlperiode 18.12.2015

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Richard Pitterle, Klaus Ernst, Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/6923 –

Kraftfahrzeugsteuer und Manipulationen von Abgaswerten im Volkswagen Konzern

Vorbemerkung der Fragesteller

Die US-Behörden CARB (California Air Resources Board) und EPA (Environmental Protection Agency) informierten Ende September 2015 die Öffentlichkeit, dass bei Abgastests an Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns Manipulationen festgestellt worden seien. Bestimmte Fahrzeugtypen stießen gegenüber den Angaben des Herstellers an die Umweltbehörde im realen Fahrbetrieb überhöhte Schadstoffe (Stickoxid) aus. Der Volkswagen Konzern räumte die Verstöße am 22. September 2015 ein. Er erklärte, dass Auffälligkeiten bei den Messwerten in Form von Abweichung zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden (vgl. www.volkswagenag .com/content/vwcorp/info_center/de/news/2015/09/Ad_hoc_US.html). Ursächlich für die manipulierten Schadstoffwerte war eine Software, die einzig bei dem Testbetrieb des Fahrzeugs auf dem Prüfstand durch Steuerungen des Motors und des Abgassystems bewirkte, dass die von dem Volkswagen Konzern veröffentlichten Schadstoffgrenzwerte eingehalten wurden. Am 29. September 2015 erklärte der Volkswagen Konzern, dass weltweit 5 Millionen Fahrzeuge von den Manipulationen betroffen seien und damit eine Nachbesserung dieser Dieselfahrzeuge mit EA 189 EU5-Motoren notwendig sei (vgl. www.volkswagenag.com/content/vwcorp/info_center/de/news/2015/09/VW_Aktionsplan .html).

Am 2. November 2015 hat der Volkswagen Konzern mitgeteilt, dass die Volkswagen Aktiengesellschaft von der amerikanischen Umweltbehörde EPA die Mitteilung erhalten habe, dass bei Fahrzeugen mit V6-TDI-Dieselmotoren eine Software-Funktion vorhanden sei, die im Genehmigungsprozess nicht hinreichend beschrieben worden sei (www.volkswagenag.com/content/vwcorp/info_center/de/news/2015/11/Stellungnahme.html). Am 3. November 2015 hat der Volkswagen Konzern mitgeteilt, dass bei internen Untersuchungen festgestellt worden sei, dass es bei der Bestimmung des CO_2-Wertes für die Typ-Zulassung von Fahrzeugen zu nicht erklärbaren Werten gekommen sei; dies betreffe rund 800 000 Fahrzeuge des Konzerns (vgl. www.volkswagenag.com/content/vwcorp/ info_center/de/news/2015/11/ad_hoc_announcement _nov.html). Am 13. November 2015 informierte der Volkswagen Konzern, dass die von der CO_2-Thematik betroffenen Fahrzeuge des Modelljahres 2016 identifiziert seien. Für dieses Modelljahr

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 17. Dezember 2015 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

seien in der Summe konzernweit rund 430 000 Fahrzeuge betroffen (vgl. www.volkswagenag.com/content/vwcorp/info_center/de/news/2015/11/CO2.html). Zugleich veröffentlichte der Konzern eine Übersicht kritischer CO_2-Fahrzeuge des Modelljahres 2016 der einzelnen Konzernmarken (www.volkswagenag.com/content/vwcorp/info_center/de/news/2015/11/CO2.bin.html/downloadfilelist/downloadfile/downloadfile/file/%C3%9Cbersicht+kritischer+CO2-Fahrzeuge+Modelljahr+2016.pdf). Diese enthält auch insgesamt 24 Fahrzeugmodelle mit Benzinmotor.

Durch die Manipulationen der Abgaswerte kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Fahrzeuge gegenüber den Herstellerangaben einen zu hohen Schadstoffausstoß bewirken. Die Schadstoffemissionen bestimmen nicht unwesentlich die Höhe der Kraftfahrzeugsteuer. Infolge manipulierter Emissionswerte kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass von den Halterinnen und Haltern der betroffenen Fahrzeuge zu geringe Kraftfahrzeugsteuern entrichtet wurden. Jene vertrauten bisher darauf, dass die vom Kraftfahrt-Bundesamt vorgenommenen kraftfahrzeugsteuerlich relevanten Einstufungen der Emissionsbelastung zutreffend waren. Im Falle eines möglichen Steuerschadens für den Fiskus stellt sich die Frage, inwieweit der Volkswagen Konzern für das manipulative Verhalten und die Schädigung des Fiskus in Anspruch genommen werden kann.

1. Wie viele Fahrzeuge sind nach Schätzungen der Bundesregierung betroffen (bitte differenziert nach den Veröffentlichungen vom 29. September 2015, 3. November 2015 und 13. November 2015 sowie nach Zulassungsjahren angeben)?

Die Zahlen sind Gegenstand der Erörterungen zwischen der Volkswagen AG und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und können noch nicht konkret nach Zulassungsjahren genannt werden.

2. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung wann eingeleitet, um mögliche steuerliche relevante Falschangaben gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt zu überprüfen (bitte differenziert nach den Veröffentlichungen vom 29. September 2015, 3. November 2015 und 13. November 2015 angeben)?

Mit Bescheid vom 5. November 2015 hat das Kraftfahrt-Bundesamt neue Typprüfverfahren eingeleitet.

3. Wann werden die in der Frage 2 erfragten Maßnahmen abgeschlossen sein, und wann werden neue Feststellungen der Zulassungsbehörden, die steuerrechtlich Grundlagenbescheide im Sinne von § 171 der Abgabenordnung (AO) darstellen, für die betroffenen Fahrzeuge ergehen?

Die Prüfung des Sachverhalts und der notwendigen Maßnahmen ist noch nicht abgeschlossen.

4. Inwieweit können nach bisherigem Kenntnisstand die bekannt gewordenen Manipulationen in der Vergangenheit zu einer zu niedrig oder nicht erhobenen Kraftfahrzeugsteuer geführt haben (bitte differenziert nach den Veröffentlichungen vom 29. September 2015, 3. November 2015 und 13. November 2015 angeben)?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur prüft derzeit mit dem Kraftfahrt-Bundesamt den Sachverhalt. Die Prüfung ist noch nicht abgeschlossen.

5. Ist es zutreffend, dass bei einer Korrektur der Prüfwerte und damit einer Erteilung von neuen Grundlagenbescheiden zur Ermittlung der Kraftfahrzeugsteuer eine rückwirkende Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuern nicht ausgeschlossen werden kann (bitte mit Darstellung der Rechtsnormen für eine rückwirkende Erhöhung)?

Grundsätzlich gilt: Soweit ein Grundlagenbescheid, dem Bindungswirkung für den Steuerbescheid zukommt, erlassen, aufgehoben oder geändert wird, ist dieser Steuerbescheid zu erlassen, aufzuheben oder zu ändern (§ 175 Absatz 1 Nummer 1 Abgabenordnung; § 12 Absatz 2 Nummer 1 Kraftfahrzeugsteuergesetz). Die konkreten Auswirkungen auf die Kraftfahrzeugsteuer können erst nach abschließender Klärung des Sachverhaltes angegeben werden. Die Prüfung des Sachverhalts ist noch nicht abgeschlossen.

6. Für welchen Zeitraum ist die Rückwirkung möglich auch unter Berücksichtigung von §§ 12 Absatz 2, 12 Absatz 2 Nummer 4 Kraftfahrzeugsteuergesetz (bitte differenziert nach den Veröffentlichungen vom 29. September 2015, 3. November 2015 und 16. November 2015 angeben)?

Die Prüfung des Sachverhalts ist noch nicht abgeschlossen, sodass eine Einschätzung zu einer rückwirkenden Änderung von Kraftfahrzeugsteuerbescheiden nach § 12 Absatz 2 Nummer 1 Kraftfahrzeugsteuergesetz noch nicht abgegeben werden kann.

7. Inwieweit besteht für die Steuerpflichtigen Vertrauensschutz bei der Aufhebung und Änderung von Kraftfahrzeugsteuerbescheiden zu ihren Lasten (bitte mit Begründung)?

Es besteht hinsichtlich der Änderung der Grundlagenbescheide der Zulassungsbehörden der übliche gesetzliche Vertrauensschutz nach den Regelungen der Verwaltungsverfahrensgesetze der Länder, die den Regelungen der §§ 48, 49 VwVfG entsprechen. Für die Änderung der Kraftfahrzeugsteuerfestsetzung ist der Inhalt des geänderten Grundlagenbescheides maßgeblich und bindend. Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

8. Inwieweit kann eine bisher zu niedrig entrichtete Kraftfahrzeugsteuer gegenüber den Halterinnen und Haltern unter den Tatbestand der Steuerhinterziehung nach § 370 AO erfasst werden (bitte mit Begründung)?

Eine Steuerhinterziehung in Bezug auf die einzelnen Halterinnen und Halter ist aus Sicht der Bundesregierung fernliegend.

9. Inwieweit haben Steuerpflichtige bei einer Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer infolge der Manipulationen einen Anspruch gegenüber dem Volkswagen Konzern zur Erstattung der höheren Kraftfahrzeugsteuer (bitte mit Begründung sowie unter Differenzierung zwischen einer rückwirkenden und einer künftigen Erhöhung angeben)?

Ein Anspruch auf Ersatz von Kraftfahrzeugsteuer gegen den Hersteller könnte sich aus dem außervertraglichen Haftungsrecht ergeben, wenn die Voraussetzungen des § 823 Absatz 2 in Verbindung mit einem Schutzgesetz oder des § 826 des Bürgerlichen Gesetzbuches vorliegen sollten und entsprechendes Verhalten dem Unternehmen zurechenbar wäre oder wenn die Voraussetzungen des § 831 des Bürgerlichen Gesetzbuches vorliegen sollten.

10. Welche Pläne verfolgt die Bundesregierung, um zu erreichen, dass der Volkswagen Konzern potenzielle Mehrkosten aufgrund der Manipulationen bei der Kraftfahrzeugsteuer trägt (vgl. Plenarprotokoll 18/132, Seite 12863 (D))?

Die Prüfungen hierzu können erst abgeschlossen werden, wenn der Sachverhalt – welche Fahrzeuge sind mit welchen steuerlichen Folgen betroffen – abschließend geklärt ist.

11. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über das Volumen der insgesamt zu niedrig erhobenen Kraftfahrzeugsteuer (bitte differenziert nach Jahren angeben)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

12. Inwieweit fallen Tatbestände der Falschangaben von Abgaswerten durch den Volkswagen Konzern, sofern diese zu einer zu niedrig erhobenen Kraftfahrzeugsteuer führen, in den Bereich der Steuerhinterziehung nach § 370 AO (bitte mit Begründung)?

Inwieweit eine Strafbarkeit von Handelnden des Volkswagen Konzerns in Betracht kommt, ist noch Gegenstand von Ermittlungsverfahren bei der Staatsanwaltschaft Braunschweig. Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

13. Inwieweit sind nach derzeitigem Kenntnisstand durch die manipulierten Abgaswerte Subventionen, Zuschüsse und sonstige Förderungen aus öffentlichen Mitteln fälschlicherweise an die Halterinnen und Halter von Kraftfahrzeugen bewilligt worden?

Für die abschließende rechtliche Prüfung und Beantwortung der Frage werden die Ergebnisse der vom Kraftfahrt-Bundesamt angeordneten Nachprüfungen von Fahrzeugen benötigt. Diese Ergebnisse liegen noch nicht vor.

14. Inwieweit sind nach derzeitigem Kenntnisstand durch die manipulierten Abgaswerte Subventionen, Zuschüsse und sonstige Förderungen aus öffentlichen Mitteln fälschlicherweise an den Volkswagen Konzern bewilligt worden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

15. Inwieweit können Steuerpflichtige infolge einer Wertminderung des Fahrzeugs durch überhöhte Abgaswerte diese im Rahmen einer Einkunftsart als Betriebsausgaben oder Werbungskosten geltend machen (bitte mit Begründung)?

Die Wertminderung des Fahrzeugs durch überhöhte Abgaswerte kann nicht im Rahmen einer Einkunftsart als Betriebsausgabe oder Werbungskosten geltend gemacht werden.

Für bilanzierende Steuerpflichtige sind gemäß § 6 Absatz 1 Nummer 1 Einkommensteuergesetz abnutzbare Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens mit den Anschaffungskosten vermindert um die Absetzungen für Abnutzungen anzusetzen. Ist der Teilwert auf Grund einer voraussichtlich dauernden Wertminderung niedriger, so kann dieser angesetzt werden. Der Teilwert in diesem Sinne ist der Betrag, den ein Erwerber des ganzen Betriebs im Rahmen des Gesamtkaufpreises für das einzelne Wirtschaftsgut ansetzen würde, dabei ist davon auszugehen, dass

der Erwerber den Betrieb fortführt. Bei der Beurteilung im Rahmen des niedrigeren Teilwertansatzes kann für Wirtschaftsgüter des abnutzbaren Anlagevermögens grundsätzlich von einer voraussichtlich dauernden Wertminderung ausgegangen werden, wenn der Wert des jeweiligen Wirtschaftsguts zum Bilanzstichtag mindestens für die halbe Restnutzungsdauer unter dem planmäßigen Restbuchwert liegt (Tz. 8 des BMF-Schreibens vom 16. Juli 2014, BStBl I S. 1162). Da jedoch VW angekündigt hat, dass alle von dem Abgasskandal betroffenen in Verkehr gebrachten Fahrzeuge nachgebessert werden und der Mangel behoben wird, handelt es sich – wenn überhaupt objektiv eine Wertminderung dargestellt werden kann – nur um einen vorübergehenden Sachverhalt.

Aus dem gleichen Grund kommt auch keine Absetzung für außergewöhnliche technische oder wirtschaftliche Abnutzung (AfaA) gem. § 7 Absatz 1 Satz 7 Einkommensteuergesetz in Betracht. Eine solche Abschreibung setzt voraus, dass die wirtschaftliche Nutzbarkeit eines Wirtschaftsguts durch außergewöhnliche Umstände gesunken ist oder das Wirtschaftsgut eine Substanzeinbuße im Sinne einer technischen Abnutzung erleidet. Bereits nach der Rechtsprechung des BFH führt ein erst nach der Anschaffung festgestellter Mangel nicht zu einer AfaA (BFH vom 14. Januar 2004, BStBl II S. 592).



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333